

Logisztikai körkép

A logisztika jelene és közeljövője Magyarországon



**Logisztikai Egyeztető Fórum
Workshop
2010. január 14.**

A Logisztikai Egyeztető Fórum ez év januárjában második ízben rendezte meg workshopját, amelynek célja volt áttekinteni a logisztikai szakma elmúlt évben szerzett tapasztalatait, illetve előre vetíteni a logisztikai ágazatot leginkább befolyásoló irányokat és jellemzőket. A gazdasági válságra tekintettel a LEF a workshop megszervezését különösen fontosnak tartotta. Ezért úgy határozott, hogy az általános helyzetkép mellett fontos az egyes ágazatok helyzetének és lehetséges kitérési pontjainak bemutatása.

Összefoglalónk az elhangzott előadások legfontosabb megállapításait rögzíti, elhangzásuk sorrendjében, és nem volt célunk az esemény szó szerinti jegyzőkönyvének összeállítása. A dokumentum melléklete tartalmazza az előadások kivetített anyagait.

Fülöp Zsolt a LEF soros elnöke

Bevezetőjében a LEF elnöke a workshop céljaként jelölte meg az elkerülhetetlen vitákhoz érvek, „muníciók” összegyűjtését. Ezekből egy olyan összefoglaló készítése szerepel a LEF terveiben, amelyet minden érdekelt félnek meg lehet küldeni. Az egyik címzett feltétlenül a jövőbeni kormány, ismételten felhívva a figyelmet, hogy összefüggéseiben kezelje az ágazatokat.

A Logisztikai Egyeztető Fórummal kapcsolatban kiemelte, hogy az alapító öt szervezethez az elmúlt két évben további öt országos szervezet csatlakozott, így – az eredeti elképzeléssel összhangban – a Fórum a teljes logisztikai szakmát tudja képviselni, álláspontokat kialakítani, mind a mindennapi, operatív, mind a hosszú távú, stratégiai kérdésekben.

Chikán Attila társelnök – Magyar Logisztikai, Készletezési és Beszerzési Társaság

Előrebocsájtva, hogy a soron következő előadások foglalkoznak részletesen az egyes ágazatokkal, néhány felvezető gondolatot ismertetett. Az egyik legfontosabb megállapítás az, hogy a logisztika stratégiai gondolattá vált, eddig ez nem volt, és csak újabban lett az. Kiemelte a LEF szerepét a logisztikai stratégia kialakításában, valamint abban, hogy egy ilyen fórum egyedülálló az üzleti szférában is.

Hozzátette, hogy a stratégiai megközelítéssel úgy az NFÜ, mint az ennek élén egymást váltó miniszterek is egyetértettek.

A stratégia alapja az ország földrajzi adottsága - amit nem lehet elvenni - lehetőségeket, és ezeken alapuló gazdaságpolitikai elképzeléseket jelenthet. Ezen belül két szempontot érdemes kiemelni: a logisztika átfogó

tevékenység, ami növeli a gazdasági versenyképességet, illetve, hogy az említett földrajzi helyzetet kihasználva, a szolgáltatás exportot lehet az egyik fókuszba állítani. Ezek által lehetséges a logisztikai ágazat hozzájárulását a GDP-ben a jelenlegi 6-8 százalékról az európai átlagos 11-13 százalékra.

Összefoglalva megállapítható, hogy nincs ok különösebb pesszimizmusra, de nem lehetünk elégedettek. A szakma

közös munkájának célja továbbra is a szemlélet alakítása. Mindenképpen pozitívum, hogy a logisztika bekerült az ország stratégiájába és az EU-s programokba. Továbbra is fennálló negatívum a koordináció hiánya a gazdaság irányításában - ami csak részben magyarázható a résztvevő sok szereplővel, illetve - ennek lecsapódásaként -, hogy nincs összhang a pályázatok kiírásánál és elbírálásánál.

Horváth Miklós
elnök - Magyar Logisztikai Klaszter

Előadásában a közúti ágazat jellemző állapotaira hívta fel a figyelmet. Alapvető megállapítása, hogy a válságban az árbevétel egy része eltűnik, és külön ábrán mutatta be a veszteségek forrásait.

A részletesebb elemzésből kitűnik, hogy a komplex szolgáltatások körében nem volt lényeges veszteség, miközben negatív irányba mozdult el az intermodális szolgáltatás.

A válság hatására az eszközök kivonása gyorsan végbe ment. A pénzügyi szolgáltatók által finanszírozott eszközök gyakorlatilag eltűntek a piacról, a saját tulajdonú eszközöket pedig leállítják. Ezek azonban bármikor beindíthatók, így ez egy virtuális kapacitás csökkenés.

A kereslet és kínálat közötti nagy harc határozza meg a 2010-es évet is. Biztosra mondható, hogy a nagy megbízók határozzák majd meg a közúti forgalmat. A tapintható főbb tendenciák az ellátási láncok áttervezése, mely során a termelést igyekeznek

visszahozni Ázsiából, lehet, hogy Kelet-Európába. Várhatóan javulni fog a tervezhetőség. A szolgáltatók részéről a kapacitások biztosítása elsődleges szerződéses feltétellé lép elő. Kiemelt hangsúlyt kapnak a biztonsági körülmények, mivel a szervezett bűnözés és a rablások száma csak nő. Ezzel részben párhuzamosan csökken a megbízható logisztikai vállalkozások száma: Európában 6-7 céget tartanak biztonsági szempontból teljesen megbízhatónak.

A stratégiai kérdésekkel kapcsolatban, figyelembe véve a jelenlegi válságot, érdemes lenne megrajzolni Magyarország logisztikai profilját. Ennek főbb szempontjai nemcsak a földrajzi adottságok, hanem például a kikötők hiánya, a kisszámú légi kikötő, viszont az „erős” közút. Az a vélemény is elterjedt, hogy Európa ellátási láncait a kelet-európai fuvarozók tartják életben. Magyarország logisztikai állapotára jellemző, hogy az eszközök birtoklására irányul, miközben, e helyett, szerződést és ügyfelet kellene birtokolni. A lehetséges kitörés

szempontjából a csak belföldi sikeresség nem elegendő.

Az Európai Unióval kapcsolatban körvonalazható, hogy a válság ellenére lassan változtat. Hosszú távú gondolkodásában a zöld logisztika és az intermodalitás foglalja el a központi szerepet, még akkor is, ha ezek az

elképzelések nincsenek kellőképpen alátámasztva. A másik jellemző, hogy az EU több országot „zár össze” egy ügyért: ilyen pl. a Duna stratégia, vagy a korridorok kérdése.

Összességében, a fentieket is figyelembe véve, valószínűleg a 2010-es év sem lesz jobb a 2009-nél.

Orosz Balázs **szakmai igazgató – Hungrail Magyar Vasúti Egyesülés**

Már az előadás bevezetőjében megállapította, hogy a vasút vonzó-képessége folyamatosan csökken. Sajátosságként aláhúzta, hogy a közszolgálati szolgáltatás, értelem-szerűen a személyszállítás, és az áruszállítás számára közös a kötött pálya. További meghatározó tényező, hogy az állam megrendelő és tulajdonos egy személyben, valamint, hogy a jelenlegi szabályozási rendszer nem alkalmas a vonzóképeség növelésére. Ezt csak a pálya díjának megfelelő meghatározásával, illetve a megbízhatóság növelésével lehet elérni.

Többször elhangzik, hogy a vasút drága. Figyelembe kell venni azonban, hogy a komplex infrastruktúra használata osztódik vissza az operátorokra, a „Használó fizet” elv alkalmazásával.

A versenyelőny elsősorban abban nyilvánulhat meg, hogy az emisszió jelentősen kisebb. Ehhez szükséges lenne egy „zöld” közlekedési elképzelés, az intermodalitás megfelelő

fejlesztése. Most úgy tűnik, hogy az uniós szabályozás sem alkalmas ezeknek az előnyöknek az érvényre juttatására.

További problémát jelent a közúti ráhordás és elhordás kérdése. Ebben társaságok versengenek egymással, nincsen megfelelő alágazati koncepció.

Ami a korszerű intermodális modelleket illeti, az EU-ban is háttérbe szorultak a vasúti fejlesztések, ezért a hálózat olyan, amilyen. A tagállamokban általában olyan szerződések vannak érvényben, amelyekben az elvárásokat rögzítik, és a szerződések egyenrangú felek között kötik meg. A személyszállításban a közeljövőben az elővárosi közlekedés kap kiemelt szerepet.

Összefoglalóan meg kell állapítani, hogy a döntések meghozatala nehézkes, és nem minden szempontot vettek figyelembe. Remélhető, hogy a vasút pozíciója javul, különösen a megfelelő szabályozás esetében.

Szalma Botond
elnök – Magyar Hajózási Országos Szövetség

Abból kell kiindulni, hogy a közlekedés a nemzetgazdaság ideg- és érrendszere, ennek megfelelően kell pozicionálni a közlekedéspolitikát, ami viszont nincs. A közlekedési ágazatokon belül a „legkisebb gyermek” a hajózás, amit viszont mindenki el akar temetni. A magyar hajózásra jellemző, hogy „rozsdá úszik a vízen”. Miközben a tengeri hajózás és a közút fejlődik, az EU-s csatlakozás előtt minden megtörtént annak érdekében, hogy a hajózás ne fejlődhessen, ide értve, hogy a felújítási program is bezárásra került.

További példák: az MFB a gördülőállományba sorolja a hajókat, az operatív programokban nem szerepel a hajózás. Természetesen nem minden a hajózáson múlik, bár a nemzetközi áruforgalom 90-91 százaléka hajón bonyolódik.

Az EU meghirdette a Duna stratégiát, amely az európai országok közös

érdeke (és a stratégia kidolgozásának befejezése a magyar elnökség idejére esik). A Duna „rendbetételéhez” helyes lenne, ha a politikusok a kérdés megoldását adják vissza a szakembereknek. Rendkívül fontos lenne a folyamszabályozás, illetve az, hogy ne ideiglenes megoldások szülessenek. Az előadó azt is felvetette, hogy a jelenlegi metró beruházásból két vízlépcsőt is fel lehetne építeni. További fontos feladat a Duna kapcsán a Szlovákiával való „kibékülés”.

Ugyanakkor nagyon fontos megállapítás, hogy az alapvető stratégiai kérdés Magyarország vízgazdálkodása, a hajózást ezen belül kell értelmezni mivel a híresztelésekkel ellentétben a hajózás csak haszonélvezője a vízgazdálkodási döntéseknek. Ugyancsak rendkívül jelentős lenne a logisztikai és a környezetvédelmi szakemberek közötti megállapodás a fontosabb teendőkről.

Bóna Krisztián
BME Közlekedésmérnöki Kar Közlekedésüzemi Tanszék
(a Budapest korszerű városellátásának kialakításáért alakult
City Logisztikai Konzorcium tagja)

A városellátás komplex problémája azért került a LEF workshopjának napirendjére, mert jól érzékelhetően egyfelől a logisztika egyik elhanyagolt ágazata, másfelől szoros összefüggésben van számos olyan kérdéssel, amelyekről a korábban hangzottak el összefoglalók.

Célszerű elsősorban rögzíteni, hogy a városellátás alatt tágabb értelemben elsősorban a személyek városi közlekedésével, valamint az áruk városi elosztásával kapcsolatos rakodási, szállítási és tárolási feladatokat értjük. Ennek kapcsán nem szabad azonban megfeledkezni olyan égető

problémákról sem, mint a hulladékok visszagyűjtése, illetve a szemétszállítás.

Sokan sokféle megoldást javasolnak, de úgy tűnik, nem sikerült fókuszálni az alapvető problémákra. A helyzet Budapesten a legaggasztóbb, a város igazgatása, szintén részproblémákat akar megoldani, jellemző a kapkodás, továbbá a súlyos problémák csupán „tüneti” úton történő kezelése. Ennek egyik példája, hogy kialakítottak ugyan egy ún. Teherforgalmi stratégiát, de ez szintén csak részmegoldás, és a támogató technológiai háttérrendszer hiányában még nem váltotta be (s nagy valószínűséggel nem is fogja beváltani) a hozzáfűzött reményeket.

EU-s tapasztalat, hogy a megfelelő városi árueosztási rendszerek a szolgáltató szférában tisztán üzleti alapon nem működtethetők. Budapesten az előzetes felmérések azt mutatják, hogy az érintett kereskedelmi egységek és beszállítóik körében egy közös optimális megoldással szemben felmerül a kiszolgáltatottság, az erős konkurenciaharc, az alapvető bizalmatlanság és az együttműködési készség hiánya.

A city-logisztikai rendszerek sajátossága, hogy nemcsak kifejezetten szakmai megoldásokon alapulnak, a

kifejlesztett rendszerek üzemeltetéséhez igen erős társadalmi konszenzusra, továbbá a városüzemeltetés hathatós támogatására is szükség van. Az uniós országokban működnek már jó megoldások, és mindegyik jellemzője, hogy uniós pályázati forrásokra épülő K+F eredményekre támaszkodva elsőként valamilyen pilot rendszer bevezetésével alakultak ki és terjedtek el.

Ez is alátámasztja, hogy fontos szerepet kell tulajdonítani már a pilot projektek során is az innovatív megoldásoknak, mint például az intelligens közlekedési rendszerek, vagy – Budapest tekintetében – a Duna bevonása a városi árueosztásba.

Az előadó számot adott egy – budapesti – pilot rendszer megvalósítására alakult konzorciumról. Fontosnak tartotta kiemelni, hogy a konzorciumban a K+F szférán túl olyan magyar KKV-k is szerepet vállaltak, amelyek egyébként egymás komoly piaci versenytársai, de a cél érdekében ezt képesek voltak félretenni, s a tudás és az erőforrások megosztása révén remélhetőleg¹ EU-s pályázati forrásokra támaszkodva törekednek egy hosszú távon jól működtethető budapesti megoldás létrehozására.

¹ A pályázat beadása folyamatban (NKTH Stratégiai Kutatások Program)

Fülöp Zsolt elnök – Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége

Mint az MLSZSZK elnöke, az előadó arról számolt be, hogy milyen támogatást tud nyújtani a Szövetség tagjai számára a válság idején.

Az egyik legfontosabb tényként azt emelte ki, hogy a Szövetség kidolgozta a logisztikai szolgáltató központok minősítési rendszerét. Ez abból az alaptételből indul ki, hogy az üzleti szféra határozza meg, hogy hol létesüljenek logisztikai központok. A minősítés konkrét számok alapján történik (terület, raktárkapacitás stb.) és ahol kell, ott rugalmasan alkalmazkodik az igényekhez (pl: Budapest, Záhony).

Tagjai számára a válság negatív hatásainak kiküszöbölésére közös beszerzéseket kezdeményez: a csoportos energiavásárlással 20-35 %-os költségcsökkentést ért el a Szövetség.

Ami a logisztikai szolgáltató központok helyzetét illeti, ismét kifejtette, hogy a verseny országok között zajlik és a helyzet javítása csak a megfelelő adó- és járulékpolitikával érhető el.

A szolgáltatóknál jelentős a kapacitásbőség. A díjak tovább nem csökkenthetők - miközben a megrendelői oldal további kedvezményeket akar kiharcolni.

A szolgáltatók már jelentős költségcsökkentéseket hajtottak végre. Ezért azoknál, akik megértették a válságkezelés szükségességét és megtették az erre vonatkozó lépéseket, ott a nyereségüket szinten tudták tartani: néhány szolgáltatónál akár javulás is tapasztalható. A magyar gazdálkodóknak esélyük van, hogy a megtett lépések hatására eredményességük közelítse a nyugat-európai vállalatokét. (Sajnos a kormányzati hivatalokon belüli válságkezelési tevékenység messze elmaradt a versenyszférától.)

Megválaszolásra vár a kérdés, hogy valóban válság van-e még, vagy csak volt: a válság által generált kihívásokra megtett intézkedésekkel a cégeknek immár új alapokra kell helyezniük a további növekedés stratégiáját.

Chikán Attila társelnök – Magyar Logisztikai, Készletezési és Beszerzési Társaság

Összefoglalójában hangsúlyozottan saját véleményét fogalmazta meg. Úgy látszik, hogy a változások nem logisztikai szemléletűek lesznek, és félő, hogy a gazdaságpolitika nem a fontosabb kérdések felé fog orientálódni. A kormányzati váltással hosszú ideig nem fog történni semmi, amíg az új apparátusok nem találják meg helyüket.

Várható a költségvetés átrendeződése, de a konszolidáció folytatódik. Az export függvényében szerény fellendülés lehetséges. Erőteljesebb lesz a kis- és középvállalatok támogatása, és megszülethet az euró bevezetésének céldátuma. Vélhetően a gazdaságpolitika középpontjában a foglalkoztatottság lesz.

Összefoglaló ajánlások

Az elhangzott helyzetértékelések alapján a Logisztikai Egyeztető Fórum, fontossági sorrend nélkül, az alábbi ajánlásokat fogalmazza meg:

- Szükséges az adó-és járulékpolitika versenyképessé tétele, mivel versenyhelyzetben vagyunk a környező országok gazdaságpolitikájával.
- Erőfeszítéseket kell tenni a logisztika, és ezen belül a különböző érintett ágazatok fejlesztésében a rendszerszemléletű koordináció érdekében, mind nemzetgazdasági (állami), mind lokális (önkormányzati) szinten, a piaci szereplők bevonásával, érdekeik figyelembevételével. Célszerű lenne egy koordináló funkció, valamint egy koordinációs tanács felállítása, amelynek lehetőséget kellene biztosítani a fejlesztési koncepciók előzetes, időben történő megvitatására.
- A környező országok európai uniós csatlakozásával Magyarország földrajzi szerepe, a logisztikai rendszerek szempontjából, megváltozott: az elosztó központ szerepet felváltja a tranzit forgalom. Az éghajlat védelméről szóló törvény elfogadása esetén, valamint hazánk megváltozott nemzetközi szerepével összefüggésében fel kell tárnunk, hogy az így kialakult helyzetnek mennyiben felel meg az ország logisztikai profilja, az infrastruktúra használatának szabályozása, a nemzetközi forgalomban a hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások piaci és földrajzi pozicionálása, a belföldi forgalomban a különböző térségek elérése, és ennek kapcsán a LEF kezdeményezi a Logisztikai Stratégia felülvizsgálatát is.
- A logisztikai élet szereplőivel összehangolt közlekedéspolitikai koncepció kialakítására van szükség.
- A következő időszak egyik meghatározó eleme lesz az Európai Duna Stratégia. Eben a stratégiában kellő hangsúlyt kell biztosítani a logisztikai aspektusoknak, figyelembe véve, hogy ez egyfelől próbaköve lehet a nemzetközi együttműködésnek, és nem szűkíthetők le a folyami hajózás kérdéseire. Komplex módon kell kezelni a logisztika mellett a Dunával összefüggő más gazdasági ágazatok (vízgazdálkodás, mezőgazdaság, turisztika, stb.) és az ezekhez kapcsolódó logisztikai tevékenységeket. Az

EDS kidolgozása során a LEF hangsúlyozottan ajánlja a Duna menti országokkal való folyamatos konzultációt és koordinációt.

- A logisztikai ágazat természeténél fogva terheli a környezetet. Folyamatos egyeztetésre van szükség országos és helyi szinten, a piaci szereplők és a civil szervezetek bevonásával a logisztikai rendszerek fejlesztésénél és „kiegyezésre” ezek bevezetésénél és működtetésénél.
- Várhatóan az elkövetkezőkben a foglalkoztatottság lesz majd a magyar gazdaságpolitika egyik alapkérdése. Meg kell vizsgálni a logisztikai ágazat lehetőségeit a foglalkoztatottság növelésére, egyfelől a megfelelő technológiai színvonallal, másfelől az ún. atipikus foglalkoztatással (pl. távmunka).
- A kis- és középvállalkozások jelentősége, számos tényező miatt, a közeljövőben sem fog csökkenni. Hatékony működésük és versenyképességük egyik alapfeltétele logisztikai képességeik növelése és üzemszerű fenntartása. Ehhez elő kell segíteni a hálózatok kiépülését a megfelelő üzleti modellekkel és az ezekhez kapcsolódó, a termékek és/vagy szolgáltatások piacra juttatását szolgáló logisztikai klaszterekkel, és ezek nagyságrendjéhez igazítani a támogatási rendszert.
- A nemzetközi példákhoz hasonlóan integrálni kell a logisztikai ágazatba és a rendszerekbe a városi logisztikát. Ennek integráló hatása messze túlmutat a városi áruezellátáson, és kiindulópontja lehet számos innovatív megoldás kialakulásának illetve meghonosításának.
- A válság miatt szükségessé vált a logisztikai pályázatok intermodális vállalási kötelezettségeinek csökkentése.

A Logisztikai Egyeztető Fórum a fentiek mentén kívánja folytatni egyeztető és véleményformáló tevékenységét a logisztikai szakmán belül, az állam- és közigazgatás kompetens szervezeteivel, a piaci szereplőkkel és az érintett, meghatározó civil szervezetekkel.

A Logisztikai Egyeztető Fórumban részvevő szervezetek

Alapító tagok:

- Magyar Logisztikai Beszerzési és Készletezési Társaság
- Magyar Logisztikai Egyesület
- Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége
- Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége
- Magyar Vámügyi Szövetség

Csatlakozott tagok:

- Magyar Logisztikai Klaszter
- Magyar Közgazdasági Társaság
- Magyar Hajózási Országos Szövetség
- Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
- HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülés

Megfigyelők:

- Iparfejlesztési Közalapítvány
- Logisztikai Fejlesztési Központ
- ITD Hungary

Melléklet

az elhangzott előadások

LOGISZTIKAI EGYEZTETŐ FÓRUM WORKSHOP

2010.JANUÁR 14.

ELŐADÓ: FÜLÖP ZSOLT
SOROS ELNÖK
LEF

A LEF MŰKÖDÉSNEK LÉNYEGE

- Közös szakmai kezdeményezés, véleményezés, bírálat
- Közös, széleskörű szakmai egyeztetésen alapuló szabályzat-létrehozás
- Együttes véleményalakítás ⇨ nincs lehetőség az egyes szervezetek (tagok) megkerülésére, egymás elleni kijátszására

A LEF CÉLJA

- Széles szakmai körben egyeztetett vélemény továbbítása hatóságok, felügyeleti szervezetek felé (⇨ bürokratikus út és idő csökken)
- Átfogó közép-, hosszú távú gazdaságpolitikai, koncepciók kikényszerítése (*a gazdaság nem működik ad hoc döntések alapján!*)
- Szigetszerűen és hierarchikusan működő állami apparátus, (minisztériumok) közötti átjárás megteremtése ⇨ projekt szemléletű koncepciók

TAGSÁG

- MLBKT (Magyar Logisztikai Beszerzési és Készletezési Társaság)
- MLE (Magyar Logisztikai Egyesület)
- MLSZKSZ (Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége)
- MSZLSZSZ (Magyar Szállítványozói és Logisztikai Szolgáltatók Szövetsége)
- MVSZ (Magyar Vámügyi Szövetség)
- Magyar Logisztikai Klaszter
- Magyar Közgazdasági Társaság
- MAHOSZ (Magyar Hajózási Országos Szövetség)
- MKIK (Magyar Kereskedelmi és Iparkamara)
- IMFA
- IFKA
- ITD Hungary Zrt.
- HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülés

„Közúton” a válságban

Horváth Miklós
mhorvath@ventura.hu
Magyar Logisztikai Klaszter



Logisztika válsága

- Volumencsökkenés
 - Közút -30%
 - Vasút -20-25%
 - Légi -10%
 - Raktár/komplex logisztika 0-5%
 - Intermodális szolgáltatások -10%?
- Kapacitáskivonás



Eszköztulajdonosok

Szállítóeszközök - közút

- Kapacitások csökkentése
 - Pénzügyi szolgáltatók szerepe
 - Virtuális kapacitáscsökkentés
- Regionális különbségek
 - Nemzeti flották szerepének átrendeződése
- 2010 kereslet/kínálat és árak



Közúti megbízók

- Nagy megbízók szerepe
 - Átalakuló fogyasztás hatása
- Ellátási láncok és a tervezhetőség
- Elvárások
 - Kapacitás lekötés
 - Rugalmasság
 - Biztonság
- Kis számú regionálisan kiemelt közúti szolgáltató



Magyar logisztika profilja

- Földrajzi adottságok
- Közút dominál, alacsony szintű intermodalitás
- Közút - jó infrastruktúra, jó minőség
- Légi - kicsi, rossz reptér-politika
- Konténer - alulfejlett
- Vasút - rövid hossz, gyenge regionális pozíció



Magyar logisztika állapota

- Közút szerepe a magyar logisztikában
- A csak hazai piacra dolgozó vállalkozások helyzete kritikussá válik - regionális stratégia hiánya!
- A vállalkozások az elmúlt években eszközszerezésre és nem piacszerzésre koncentráltak
- Az állam beavatkozó szerepe igen korlátozott
 - Szabályzási környezet hatása



EU

- A korábban elhatározott irányok fenntartása
 - Intermodalitás, közút szerepének „gyengítése”, infrastruktúra díjazás, „green logistics”
- Mozdulás a regionális ügyek irányába
- Korridor-politika



2010+

- Átalakuló fogyasztás és stagnálás
- A globális beszerzés változása
- Konszolidáció minden mennyiségben
 - Kisebb vállalkozások eltűnése
 - A vállalkozások száma csökken
- A szolgáltatási profil változása
 - Költségnövelő kezdeményezések átértékelése
 - Szabályzás
 - Környezetvédelem



Köszönöm





A magyar vasút jelene és jövője

Orosz Balázs
szakmai igazgató
HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesülés



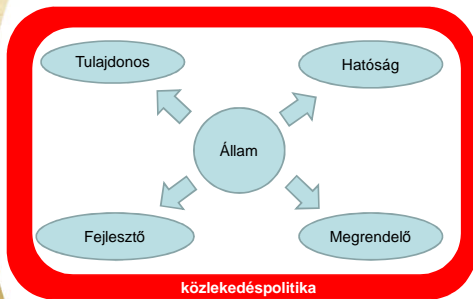
A magyar vasút elmúlt egy éve

- Magyar vasút mint közlekedési forma egyre inkább devalválódik
- Rossz kormányzati kommunikáció
- A vasút vonzóképesége folyamatosan csökken
- A vasút folyamatos forráshiányban szenved, ezt tetézi a tervezett 40 mrd Ft pénzelvonás

közben

Egyre kedvezőtlenebb versenyhelyzet

Az állam funkciói a vasút területén



Tulajdonosi feladatkör

Tartósan állami tulajdon

- a pályavasút
- a személyszállító vasút a teljes liberalizációig

Az elmúlt évek azt bizonyították, hogy az állam nem volt megfelelő gazdája ezen területeknek (vasútépítés helyett autópályaépítés, stb.)

Az állami szerepvállalás további területei

- Pályakarbantartási források rendelkezésre bocsátása
- A hálózat-hozzáférési díjak szintje
- A pályavasúti társaságok pénzügyi stabilitásának megteremtése

Miért drága a magyar vasút?

- Eltérő közúti-vasúti terhek - a díjak közötti különbség az infrastruktúra-használatban jelentkezik – emiatt torz versenyhelyzet a vasút rovására
- A 2010-2011. menetrendi évtől a VPE számításai szerint 50-70% emelkedés várható, ha nincs állami szerepvállalás

Kormányzati célok

- 40-70 milliárd forinttal kevesebb forrás a közösségi közlekedésre
- Regionális megrendelői intézményrendszer kialakítása
- Busz vasút feladatmegosztásánál a döntés a költségek teljeskörű és hiteles számbavétele, valamint az externális költséget figyelembevétele alapján

A megvalósíthatóság előfeltételei

- A valódi közúti és vasúti terhek, költségek ismerete
- A jelenlegi és a prognosztizált utasforgalmak (valóságban kínálatot tervezünk...)
- Korszerű intermodális közlekedési modell
- Fejlesztések megvalósítása a hálózaton, állomásokon

Javaslatok -1

1. A használati árnyos útdíj évi bevezetése 2011-ben
2. A vasúti a pályahasználati díj szinten tartása, középtávon annak csökkentése
3. A hosszú távú, kiszámítható pályaszerződések megkötése legkésőbb 2010-ben és ezáltal a pályavasutak pénzügyi stabilitásának megteremtése
4. A vasúti személyszállításra vonatkozó közszerződése mihamarabbi megkötése

Javaslatok -2

5. A régiós közlekedési szövetségek rendszerének kialakítása és ezeken belül döntés a busz-vasút közötti munkamegosztásról, a közúti és vasúti közlekedést terhelő költségek teljes körű és hiteles felmérése és az externáliák figyelembevétele alapján
6. A 2007-2013-as EU-s beruházási időszak vasúti projektjeinek felgyorsítása
7. A budapesti elővárosi közlekedés-fejlesztési program gyorsítása, a szükséges források biztosítása
8. A Ro-La támogatás visszaállítása az eredeti szintre



Köszönöm
megtisztelő figyelmüket!



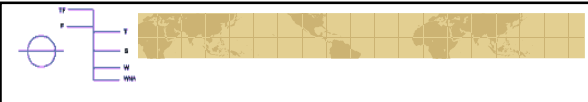
www.hungrail.hu





A hajózás gyakran beteg, de sosem hal meg

Szalma Botond
MAHOSZ

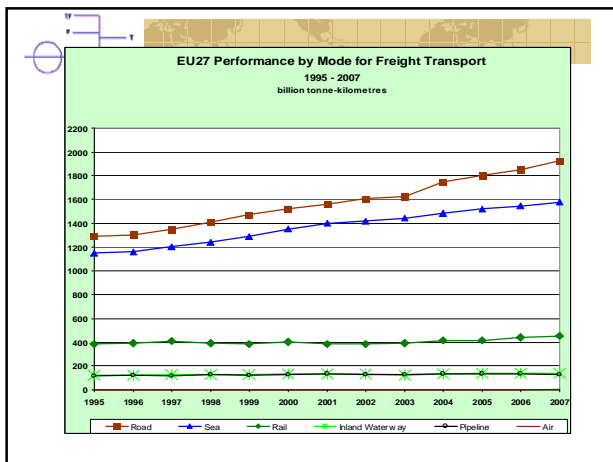



Ignoranti quem portum petat, nullus suus ventus est (Seneca)

hajózás fogalma

magyar hajózás fogalma

A hajózás egy közlekedési lehetőség, ami működik!

Quod licet lovi non licet bovi

Ellehetetlenítés (2x!)

Régiért újat - kapu bezárva

Felújítási program - lmf.

RO - LA

MFB

Operatív programok



Lehetőségek



IGEN



NEM



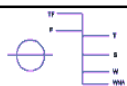
Ki a főnök?

2011 – EU elnökség!

A Dunát - Európa második legnagyobb folyóját - olyan nemzetközi szervezetekben minősítik, mint:

- Duna Bizottság
- ENSZ EGB
- Európai Bizottság
- CEMT

A Kormány a DB ajánlásait elfogadta.
A miniszeri rendeletben a Miniszternek a Kormány kötelezettségvállalásaira figyelemmel kell rendelkeznie



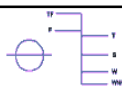
Szabály + pénz létezik

A víziközlékedésről szóló 2000. évi XLIII. törvény

A nemzetközi jelentőségű víziutakról szóló EU megállapodás kihirdetéséről a 151/2000. (IX. 1.) Korm. rendelet intézkedik.

= ENSZ EGB AGN egvezmény

Az Európai Bizottság C(2008)6788 határozatában elfogadásra került a Transz-európai közlekedési hálózatok (TEN-T) területén a Duna hajózhatóságának javításáról szóló 18. számú közös érdekű kiemelt projekt magyar részének (2007.HU-18090-S) közösségi pénzügyi támogatása is.



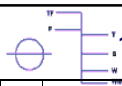
Az a bizonyos 2,5 méter

- 2,5 méteres vízmélységnek az év 94 %-ában biztosított kisvízi vízhozam mellett kell meglennie.
- A tízéves időszakra megállapított 94 %-os tartósságú kisvízi vízhozamot a tízéves időszakot megelőző harminc év vízhozam adataira alapozottan határozzák meg.
- A mértékadó vízszint meghatározása tízévenként ismétlődő feladat.
- Ehhez a 94 %-os tartósságú vízhozamhoz tartozik minden mértékadó vízszint.
- A cél az, hogy a 94 %-os tartósságú vízhozamhoz kapcsolt mértékadó vízszint lehetőleg olyan magasan legyen, hogy pl. a Ráckevei Duna-ág és Gemenc gyakran/tartósan kaphasson friss vizet
- Paks!



3. sz. mell. a 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelethez

A víziút neve	A hajózható szakasz hossza, (fkm)	A szakasz hossza (fkm)	A víziút osztálya
Duna	1812-1641	171	VI/B
Duna	1641-1433	208	VI/C
Mosoni-Duna	14-2	12	III
Mosoni-Duna	2-0	2	VI/B
Szentendrei-Duna	32-0	32	IV
Ráckevei-Duna	58-0	58	III



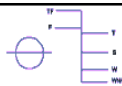
1. sz. mell. a 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelethez

osztály	A vízi úton közlekedtethető hajók, illetve tolt kötelek	Magányos géphajó				Tolt kötelek			
		Hosszúság m	Szélesség m	Merülés m	Hordképesség, tonna	Hosszúság m	Szélesség m	Merülés m	Hordképesség, tonna
IV		85	9,5	2,5	1 000-1 500	85	9,5	2,5	1 500
V/A		95-110	11,4	2,5	1 500-3 000	110	11,4	2,5	1 600-3 000
V/B		110	11,4	2,5	1 500-3 000	185	11,4	2,5	3 200-6 000
VI/A		110	15	2,5	3 000-3 500	110	22,8	2,5	3 200-6 000
VI/B		140	15	2,5	4 000-4 500	185	22,8	2,5	6 400-12 000
VI/C		140	15	2,5	4 000-6 200	275	22,8	2,5	9 600-18 000
VII		140	15	3,2	4 000-6 200	275	34,2	3,2	14 500-27 000



Amiről nem beszélünk = Folyamszabályozás

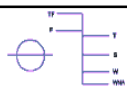
- I. Ne bújjunk az asztal alá! (Adony, Fajsz)
- II. Kiszámíthatóság - menetrend, Paks, Gemenc
- III. Ideiglenes és drága vs. Végleges megoldás
- IV. Szlovákia - működik a papírtigris
- V. A hajózás melléktermék
- VI. Anarchisták helyett szakemberekkel tárgyalni
- VII. A megrendelt vizsgálat féloldalú - hiányos



A megrendelés = nagy átverés

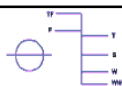
VITUKI - A Duna hajózhatóságának javítása tárgyú projektet megalapozó tanulmány

1. A projekt az Európai Parlament és a Tanács 884/2004/EK határozatában foglaltakra épül és az európai közlekedéspolitikai a 2007-2013 közötti időszakra kialakított uniós költségvetésből hajlandó ezt részben finanszírozni is.
2. Már a megrendelés „rossz” „a hagyományos folyamszabályozási módszerű megvalósítás lehetséges alternatíváinak kidolgozása” - duzzasztás kizárva
3. Zöld lobby (WWF) - Elő Duna vs. Vízisztráda
4. Tényleges számok + karbantartás = vízlépcső ára
5. Német tapasztalatok elhallgatása (Straubing-Vilshofen)
6. Nádi pöszméte - EMBER

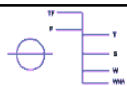


WWF álmok

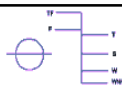
- Hajózó flotta modernizálása
 - ✓ Kis hajó
 - ✓ Kis fogyasztás
 - ✓ Kisebb hullám
 - ✓ Kisebb merülés max. 1,7 m!
 - ✓ Szélesebb hajó
 - ✓ Piacszabályozás – egységes rakomány standardok
 - ✓ Kikötői és „ráhordási infrastruktúra” fejlesztése
- +1 lépés: gumihajó, gumiszilip, kerekek
- Hajózási infrastruktúra teljes költségének „megtérülése”
- „Szállítási költség és a mélység viszonya”



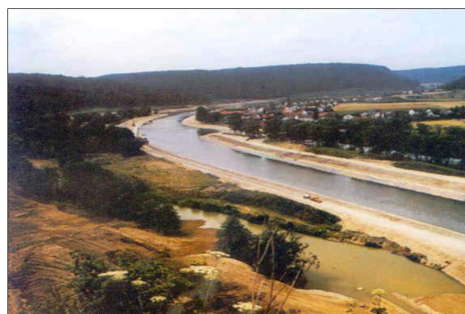
DM csatornaszakasz - eredeti állapot



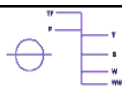
Zsilip felvízi szakasz - építéskor



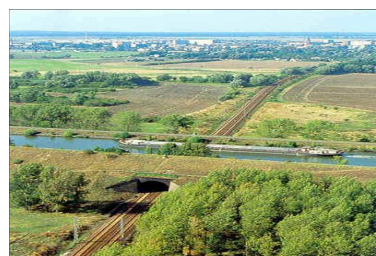
Fél év múlva



Két év múlva

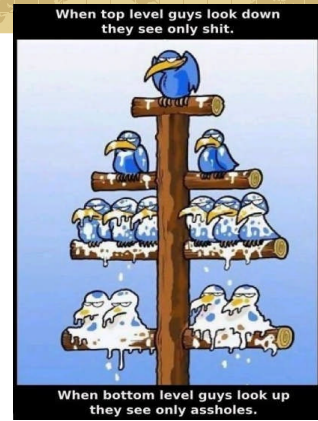
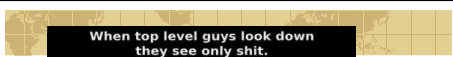
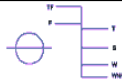


Felüljáró





Környezetvédelem a DM csatornában



A VÁROSELLÁTÁS KOMPLEX LOGISZTIKAI PROBLÉMÁI

„CITY LOGISZTIKA”

LEF workshop, 2010. január 14.

Dr. Bóna Krisztián
egyetemi adjunktus
tanúsított logisztikai szakértő



Tulajdonképpen mi is az a city-logisztika?

Hol hibáztunk idáig?

Hogyan tovább?

Gondolatébresztő – bevezető... ami többet ér minden szónál...

[origo]

<http://videa.hu/videoek/jarmuvek/szabalytalan-aruszallito-aruszallito-budapest-0c1mxc0hztfkw2a>



A városellátás komplex logisztikai problémái...

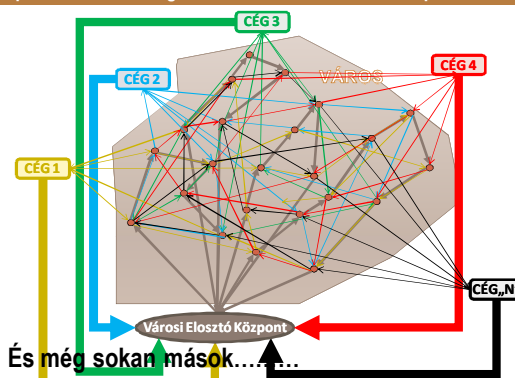
Tulajdonképpen mi is az a city-logisztika?

- Tágabb értelemben...
 - minden ami egy város személy- áru- és hulladék **RAKODÁSI**, **SZÁLLÍTÁSI** és **TÁROLÁSI** igényeivel kapcsolatban logisztikai szempontból felmerülhet.
- Szűkebb értelemben...
 - fókuszált megközelítés szükséges
 - nagyvárosok városmagjai, központi területei
 - áruforgalom valamint a kapcsolódó göngyöleg és hulladék
 - elsősorban kiskereskedelem (kisebb részt nagykereskedelem és szolgáltatás)
 - nem (csak) a méret a lényeg



A városellátás komplex logisztikai problémái...

A probléma technológiai és rendszerszervezési szempontból



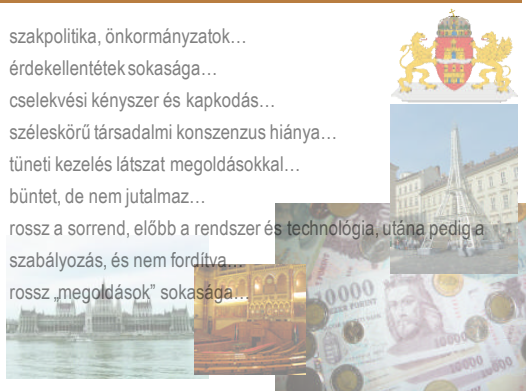
És még sokan mások....



A városellátás komplex logisztikai problémái...

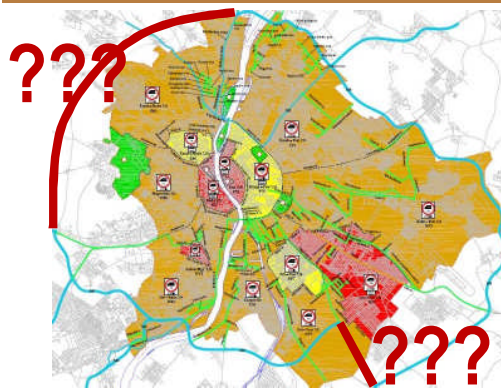
Hol hibáztunk idáig... államigazgatás?

- szakpolitika, önkormányzatok...
- érdekellentétek sokasága...
- cselekvési kényszer és kapkodás...
- széleskörű társadalmi konszenzus hiánya...
- tüneti kezelés látszat megoldásokkal...
- büntet, de nem jutalmaz...
- rossz a sorrend, előbb a rendszer és technológia, utána pedig a szabályozás, és nem fordítva...
- rossz „megoldások” sokasága...



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Teherforgalmi stratégia



A városellátás komplex logisztikai problémái...

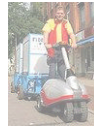
Azért az áru jó, ha megérkezik...



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Hol hibáztunk idáig... szolgáltatók?

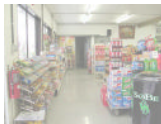
- tisztán üzleti alapon nem működtethető, de hosszútáván jó üzlet lehet...
- motiválatlanság...
- előnytelen üzleti környezet...
- garancia?!?
- innovatív megoldások hiánya, alacsony innovációs kedv...



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Hol hibáztunk idáig... felhasználók (beszállítók és kereskedelem)?

- csupán az önérték dominál...
- tájékozatlanság...
- állandó konkurenciaharc...
- kiszolgáltatottság, függelmi helyzet...
- bizalmatlanság...



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Hol hibáztunk idáig...kutatók, szakértők?

- mit miért nem lehet...
- közel 14 év múlt...
- túl sokat beszéltünk róla, ha kevesebbet beszéltünk, és többet tettünk volna, azzal jobban jártunk volna...



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Hogyan tovább?

- **Mások hogyan csinálták?**
 - Tanulni nem szégyen (best practice)
 - Előkészítés, rendszertervezés, pilot, rendszer kiterjesztés, EU
- **Innováció**
 - Innovatív technológiai és rendszerszervezési megoldások szükségessége
 - ITS alapvető pilot területe (lásd MLS)
 - Evolutív, nyitott fejlődés "igényes" megoldások
- **Duna bekapcsolása**
 - A hátrányok mellett komoly előnyök városellátási szempontból!
 - Duna stratégia?!?

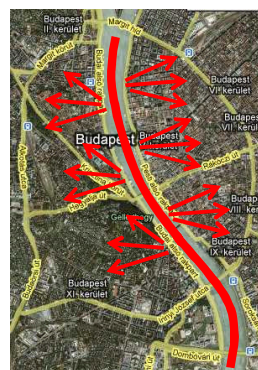


....."mindig van remény" ...



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Ki nem használt erőforrásaink... Duna-stratégia...



- „Duna- a húszsávos autópálya”
- Kihaszínatlan infrastruktúra
- Városellátási szempontból kedvező elhelyezkedés
- Környezetbarát szállítási mód

- Alkalmazható rendszerszervezési módszer?
- Technikai eszközök?
- Rakodástechnika?
- Kombinált áruszállítás lehetősége?



A városellátás komplex logisztikai problémái...

Innovációs lehetőségek és a city logisztika összefonódása

KONZORCIUM

IFKI
INTEGRÁLT LOGISZTIKA KÖZALAPítVÁNY

IFKI
INTEGRÁLT LOGISZTIKA KÖZALAPítVÁNY

NKTH
Nemzeti Kutatási és Technológiai Hivatal

GET LOGISTICS

Nemzeti technológia program
Stratégiai kutatások támogatása
Intelligens logisztikai rendszerek fejlesztése

Ghibli

„Átfogó city logisztikai megoldás kidolgozása
és egy erre épülő pilot-program
megvalósítása Budapest élhetővé tételére”

Adversum

E D O
L O G
I S T I C A

MŰEGYETEM 1782

A városállás komplex logisztikai problémái...

"Látok reményt a magyar képzelőtehetségben, a magyar bátorságban.
Kezdeményezés és bátorság nélkül itt nem lesz jövő!"
(Teller Ede)

**KÖSZÖNÖM MEGTISZTELŐ
FIGYELMÜKET!**

Dr. Bóna Krisztián

MŰEGYETEM 1782

**LOGISZTIKAI EGYEZTETŐ FÓRUM
WORKSHOP
2010. JANUÁR 14.**

**ELŐADÓ: FÜLÖP ZSOLT
ELNÖK
MLSZKSZ**



**MAGYARORSZÁGI
LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK
SZÖVETSÉGE**

- Érdekképviselés,
- A kombinált áruszállítás és a logisztikai szolgáltatások fejlesztése,
- Együttműködési lehetőségek erősítése a szomszédos országok hasonló szervezeteivel,
- A logisztikai tevékenység szabályainak egységesítése,
- A tagok hazai és nemzetközi versenyképességének növelése,
- Logisztikai szolgáltató központok minősítése,
- Közös beszerzési rendszerek működtetése



**A MAGYARORSZÁGI
LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK
CÍMELNYERÉSI KRITÉRIUMRENDSZERÉRE**

Intermodális logisztikai szolgáltató központ

- Jelenleg is kombináltszállítási forgalmat bonyolít (közút-vasút, közút-vízi, vízi-vasút).
- A területnagysága eléri a 15 ha-t egy vagy legfeljebb 3 telephelyen.
- Fedett raktározási kapacitása legalább 10.000 m², vagy 10.000 TEU forgalom/év
- Rendelkezik Vámudvar I-el, vagy biztosított a vámügynöki szolgáltatás

Regionális logisztikai szolgáltató központ

- A területnagysága eléri a 10 ha-t, azonos településen belül legfeljebb 3 telephelyen.
- Fedett raktározási kapacitása legalább 5.000 m².
- Az a központ, ahol több közlekedési ágazat kapcsolódási pontja kiépített

Helyi logisztikai szolgáltató központ

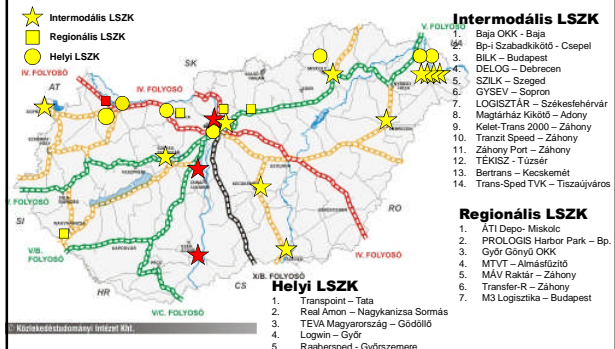
- Területnagysága eléri a 3 ha-t,
- Fedett raktározási kapacitása

Vállalati logisztikai központ

- az a központ, amelynek célja termelő vagy kereskedő vállalat, vagy vállalatcsoport logisztikai kiszolgálása,



**A MAGYARORSZÁGI
LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK
MINŐSÍTÉSE – 2009 szeptember 8.**



**MAGYARORSZÁGI
LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÓ KÖZPONTOK
SZÖVETSÉGE**

Közös beszerzési rendszerek működtetése:

- **Gáz tender, 8-17 %-s megtakarítás,**
- **Áram tender, 36-38 %-s megtakarítás,**
- **Biztosítási vagyonszövetség, 5-20% megtakarítás,**
- Telefon/Internet tender - előkészítés alatt,
- Őrzés-védelmi tender – előkészítés alatt,
- Üzemanyag beszerzés tender - előkészítés alatt,
- Targonca beszerzési tender – előkészítés alatt.



MEGOLDÁSRA VÁRÓ FELADATOK

- **Adó-és járulékpolitika**
- **Volumencsökkenés ⇒ Logisztikai versenyhelyzet csökkenése**
- **Környező országok ⇒ Versenyhelyzet**
- **Folyamatosan növekedő költségek: üzemanyag, úthasználati díjak**
- **Beruházást segítő, munkahelyeket teremtő gazdaságpolitika**

SOK AZ ESZKIMŐ, KEVÉS A FÓKA

Logisztikai Egyeztető Fórum workshop

Budapest, 2010. január 14.
MÁV-Cargo Székház

Chikán Attila
egyetemi tanár, BCE
társelnök, MLBKT

A logisztikai fejlesztések alapjai

- A stratégiai gondolkodás öt esztendeje
(Nemzeti/Magyar Logisztikai Stratégia)
MLBKT (2005) – LEF (2006) – NFGM (2008)
Zászlóshajó program, akcióterv
- A logisztika jelentősége a magyar gazdaságban
 - ❖ adottságok - lehetőségek
 - ❖ a versenyképesség fokozása
 - ❖ jelentős hozzájárulás a növekedéshez

Helyzetkép: részeredmények

- Szemlélet!
NFGM: húzóágazat
- Szerep az EU programokban
- Koordináció hiánya
- Konceptcionális problémák a pályázatokban

A logisztikát érintő gazdaságpolitikai változások (személyes várakozások)

Σ: A változások kevésbé logisztika orientáltak

- Intézmények átalakulása
- Költségvetés átrendezése, a konszolidáció folytatódása
- Szerény fellendülés (export + belföldi kereslet)
- KKV szféra támogatása
- Céldátum az Euro bevezetésre
- Foglalkoztatáspolitikai preferenciák érvényesítése